



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ **Αρ. Φύλλου 109**

11 Ιουλίου 2002

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ.Φ.Υ.: 3113.1.2659/2002

Έγκριση των όρων από τους οποίους θα διέπεται όταν νηολογηθεί σύμφωνα με το Ν.Δ.2687/53, το με σημαία Παναμά Επιβατηγό - Τουριστικό πλοίο «NEW YORK VENTURE I» που θα ονομαστεί κατά τη νηολόγησή του «ΑΤΛΑΝΤΙΣ» (ATLANTIS).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ -
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

α. Το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας Κεφαλαίων εξωτερικού» (ΦΕΚ 317 Α'/53), σε συνδυασμό με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 3 του ίδιου Ν. Δ/τος .

β. Το Ν.Δ. 2928/54 «περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 « περί επενδύσεως και προστασίας Κεφαλαίων εξωτερικού « (ΦΕΚ 163 Α' /54).

γ. Το νόμο 1558/1985 «περί Κυβέρνησης και Κυβερνητικών Οργάνων «(ΦΕΚ 173 Α' /16.7.1985).

δ. Τις ομόφωνες γνωμοδοτήσεις της Ολομέλειας του Νομικού Συμβουλίου τους Κράτους 513.7.5.1955 και 967/22.9.1956.

ε. Την 37610/31.10.2001 Κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Εθνικής Οικονομίας «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας Χρήστου Πάχτα» (ΦΕΚ 1485 Β/31.10.2001).

στ. Την 1100383/1330/Α0006/31.10.2001 Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπ. Οικονομικών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων των Υφυπουργών Οικονομικών» (ΦΕΚ 1485 Β΄ /31.10.2001).

ζ.Την από 8-3-2002 αίτηση του Γεώργιου Παπουτσάκη του Αντώνιου που είναι εκπρόσωπος στην Ελλάδα της πλοιοκτήτριας Εταιρείας με την επωνυμία «FORTUNE SHIP INVESTMENTS L.T.D.» που εδρεύει στη Λιβερία με την οποία ζητεί όπως το με σημαία Παναμά Επιβατηγό - Τουριστικό πλοίο «NEW YORK VENTURE I» περίπου 7.632 κόρων ολικής χωρητικότητας και καθαρής 2.314 κόρων, που ναυπηγήθηκε το 1967 να νηολογηθεί με Ελληνική σημαία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας Κεφαλαίων εξωτερικού» με το όνομα «ΑΤΛΑΝΤΙΣ» (ATLANTIS).

η. Την από 8-3-2002 δήλωση του Γεώργιου Παπουτσάκη του Αντώνιου εκπροσώπου της πιο πάνω πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Ελλάδα, από την οποία προκύπτει ότι αυτή καλύπτει Ελληνικά συμφέροντα κατά πλειοψηφία, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε όπως το επιβατηγό - Τουριστικό πλοίο «NEW YORK VENTURE I» με σημαία Παναμά που στην αίτηση των ενδιαφερομένων αναφέρεται με τα στοιχεία που υπάρχουν στο σκεπτικό αυτής της αποφάσεως και που πρόκειται να νηολογηθεί με το όνομα «ΑΤΛΑΝΤΙΣ» (ATLANTIS) ή αν χορηγήθηκαν προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα από την έκδοση αυτών και την ύψωση της Ελληνικής Σημαίας διέπεται από τις διατάξεις των Ελληνικών νόμων που ισχύουν σε κάθε περίπτωση όπως αυτές συμπληρώνονται και τροποποιούνται από τους πιο κάτω όρους. Το πλοίο θα ανήκει στην εταιρεία με την επωνυμία «FORTUNE SHIP INVESTMENTS L.T.D.» με έδρα τη Λιβερία και η οποία καλύπτει σύμφωνα με τη δήλωση του Γεώργιου Παπουτσάκη του Αντώνιου που αναφέρεται στο σκεπτικό αυτής της αποφάσεως, Ελληνικά συμφέροντα, σε ποσοστό περισσότερο από το μισό του Κεφαλαίου της.

Οι όροι αυτοί θα έχουν εφαρμογή σε όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου υπό Ελληνική σημαία, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη κάθε άλλη αντίθετη διάταξη που υπάρχει στη νομοθεσία που ισχύει, ενώ το πλοίο θα θεωρείται σαν κεφάλαιο εξωτερικού σύμφωνα με την έννοια του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

1.- Το πλοίο θα αναγνωρισθεί σαν Ελληνικό επιβατηγό αφού τηρηθεί η σχετική διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν και με την προϋπόθεση ότι συντρέχουν κατά τη νηολόγησή του όλοι οι όροι που ισχύουν για την αναγνώριση ελληνικών επιβατηγών πλοίων. Ακόμη θα πρέπει να φέρει την ανώτατη κλάση ενός από τους πιο κάτω Νηογνώμονες LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, BUREAU VERITAS, AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, GERMANISCHER LLOYD'S, NIPPON KAIJI KYOKAI, DET NORSKE VERITAS, REGISTRO ITALIANO NAVALE, KOREAN REGISTER OF SHIPPING καθώς και από τον Ελλη-

νικό Νηογνώμονα Α.Ε. και να συμμορφώνεται με τις διατάξεις και τους κανονισμούς ασφαλείας που ισχύουν.

2.- Το πλοίο σε όλη τη διάρκεια της νηολογήσεώς του με Ελληνική σημαία θα είναι εντεταγμένο στην ανωτάτη κλάση ενός από τους νηογνώμονες που αναφέρονται στον όρο Ι αυτής της αποφάσεως και θα συμμορφώνεται με τους Κανονισμούς ασφαλείας που ισχύουν.

3.- Το πλοίο δεν θα εκτελεί είτε αμέσως είτε εμμέσως μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ Ελληνικών λιμένων σύμφωνα με την περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών νομοθεσία. Εις την ανωτέρω απαγόρευση δεν περιλαμβάνονται προγραμματισμένοι τουριστικοί πλόες. Ως τουριστικός πλους νοείται η εκτέλεση ταξιδιού αναψυχής μεταξύ ξένων και Ελληνικών λιμένων. Επίσης ως τουριστικός πλους νοείται η εκτέλεση θαλασσίων περιηγήσεων είτε μόνον μεταξύ ελληνικών λιμένων είτε μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων, υπό την προϋπόθεση ότι θα εισπράττεται ολόκληρο το εισιτήριο του ταξιδιού και ότι το λιμάνι που θα τελειώνει η περιήγηση θα είναι αυτό που έχει επιβιβασθεί ο επιβάτης.

Για όσο χρόνο θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις αυτού του όρου, με τις οποίες απαγορεύεται στο πλοίο η εκτέλεση ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, σύμφωνα με την έννοια των διατάξεων του Ν.Δ. 187/73 με το οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, για τη μεταφορά είτε επιβατών είτε εμπορευμάτων και για όσο χρόνο το πλοίο θα ασχολείται αποκλειστικά και μόνο σε πλόες περιηγήσεως τουριστών μονίμων κατοίκων εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια με προσεγγίσεις και σε λιμάνια του εξωτερικού, οι πλοιοκτήτες ή διαχειριστές ή σε περίπτωση κατά την οποία το πλοίο ανήκει σε ημεδαπή ανώνυμη ή περιορισμένης ευθύνης ή οποιουδήποτε άλλου τύπου εταιρείας οι μέτοχοι και οι συνεταίροι της, απαλλάσσονται από το φόρο κύκλου εργασιών του άρθρου 14 του Α.Ν. 1524/1950, που κυρώθηκε με το Ν. 1620/ 1951, για τα ακαθάριστα έσοδα που πραγματοποιούνται από τη μεταφορά επιβατών με το πλοίο αυτό μέσα στη Χώρα.

Διευκρινίζεται ότι η απαλλαγή αυτή δεν περιλαμβάνει το φόρο που προβλέπεται υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και Ταμείου Φυματικών Εργατών Θαλάσσης, σύμφωνα με το πιο πάνω άρθρο 14 του Α.Ν. 1524/1950 που έχει κυρωθεί με το Ν. 1620/1951.

Για όσο χρόνο το πλοίο θα ασχολείται αποκλειστικά και μόνο σε πλόες περιηγήσεως τουριστών μονίμων κατοίκων εξωτερικού, αυτό θα απολαμβάνει τα ίδια πλεονεκτήματα με τα υπόλοιπα πλοία που εκτελούν πλόες εξωτερικού σχετικά :

α. Με τις τιμές διαθέσεως των καυσίμων που καταναλίσκονται από αυτό (TRANZITO), και

β. Με τον εφοδιασμό του (TRANZITO) με τρόφιμα, ποτά, τσιγάρα και άλλα εφόδια που είναι αναγκαία στο πλοίο, στους επιβάτες και το πλήρωμα.

Κατά την εκτέλεση πλόων περιηγήσεων στους οποίους αναφέρεται η προηγουμένη παράγραφος, δεν ενεργείται σφράγιση των διαμερισμάτων τροφών, εφοδίων και αντικειμένων του πλοίου που πωλούνται στους τουρίστες που επιβαίνουν σ' αυτό, αλλά επιτρέπεται η χρησιμοποίησή τους για τις ανάγκες των επιβατών κατά το χρόνο της παραμονής του στα Ελληνικά ύδατα.

4.- α. Οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να αλλάζουν τη σημαία του πλοίου, να πωλούν, υποθηκεύουν και ναυλώνουν ελεύθερα αυτό, πάντοτε όμως με τους περιορισμούς των όρων, 20,23 αυτής της εγκριτικής πράξεως, χωρίς την άδεια οποιουδήποτε ή την έγκριση από οποιαδήποτε Ελληνική Αρχή, προς αλλοδαπούς φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια των Κρατών της Βορείου και Νοτίου Αμερικής, Βρετανικής Κοινοπολιτείας, Ισπανίας, Πορτογαλίας, Βελγίου, Ολλανδίας, Σουηδίας, Νορβηγίας, Φινλανδίας, Δανίας, Ιταλίας, Γαλλίας, Τουρκίας, Αιγύπτου, Λιβερίας, Αιθιοπίας, Ισραήλ, Γιουγκοσλαβίας, Ελβετίας, Πριγκιπάτου του Μονακό, Λουξεμβούργου, Δυτικής Γερμανίας, Βορείου και Νοτίου Αφρικής, Πακιστάν, Ινδίας, Ιαπωνίας, Εθνικιστικής Κίνας, Ισλανδίας, Μαρόκου, Λιβάνου, Παναμά, Σουδάν και Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν.

β. Η Διοίκηση διατηρεί ακόμα το δικαίωμα να εξαρτήσει την παροχή σχετικής άδειας για την αλλαγή της σημαίας του πλοίου, την πώληση, υποθήκευση και ναύλωση αυτού προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια κάποιου από τα κράτη που προαναφέρθηκαν, σε περίπτωση αλλαγής πολιτικής τοποθετήσεως κάποιου από αυτά και εφόσον η Ελλάδα αναλαμβάνει τέτοια υποχρέωση με διεθνή πολυμερή πράξη (Σύμβαση ή Συμφωνία ή Απόφαση).

γ. Σε περίπτωση αλλαγής της σημαίας του πλοίου, η διαγραφή του από τα Ελληνικά νηολόγια είναι υποχρεωτική για τις Ελληνικές υπηρεσίες , αφού γίνει έγγραφη προς τούτο δήλωση από τους πλοιοκτήτες και συναινούν σ' αυτό οι ενυπόθηκοι δανειστές που τυχόν υπάρχουν. Η δήλωση γίνεται προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή οποιαδήποτε Ελληνική Έμμισθη Προξενική ή Λιμενική Αρχή στο εξωτερικό. Μαζί με τη δήλωση είναι απαραίτητο να υποβληθούν βεβαιώσεις των αρμοδίων Ελληνικών Υπηρεσιών που να αποδεικνύουν την εξόφληση των φόρων που οφείλονται ή βαρύνουν το πλοίο μέχρι την ημέρα αλλαγής της σημαίας, καθώς και των εισφορών και τελών προς τα Ασφαλιστικά Ιδρύματα Ε.Ν. και τον Ο.Τ.Ε.

Αντί των βεβαιώσεων αυτών επιτρέπεται να κατατεθεί εγγυητική επιστολή για ποσό λιρών Αγγλίας σαράντα έξι χιλιάδων (£ 46.000) ή το ισότιμο σε δολάρια μιας Τράπεζας στην Αγγλία ή στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, οπότε η Αρχή του λιμανιού νηολογήσεως είναι υποχρεωμένη να χορηγήσει πιστοποιητικό για τη διαγραφή του πλοίου από τα Ελληνικά νηολόγια.

Πάντως για την εκκαθάριση και εξόφληση των πιο πάνω οφειλών του πλοίου που υπάρχουν κατά την αλλαγή της σημαίας, της εκούσιας ή αναγκαστικής εκποιήσεώς του σε ημεδαπούς ή αλλοδαπούς ή της βυθίσεώς του, υπεύθυνος θα είναι ολοκληρωτικά, αφού παραιτηθεί από το ευεργέτημα της διζήσεως και ο εκπρόσωπος των πλοιοκτητών στην Ελλάδα. Οι τελευταίοι είναι υποχρεωμένοι να γνωστοποιήσουν το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση κατοικίας του εκπροσώπου στα Υπουργεία Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας και στο Ν.Α.Τ. και να ενημερώνουν αυτά σε περίπτωση αντικαταστάσεώς του. Το ποσό της εγγυητικής επιστολής που αναφέρεται πιο πάνω υπόκειται σε αναπροσαρμογή σύμφωνα με την απόφαση του Υ.Ε.Ν. που ισχύει κατά το χρόνο της διαγραφής του πλοί-

ου και με την οποία καθορίζεται το ύψος των εγγυητικών επιστολών των πλοίων που νηολογούνται κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53.

5.- Οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να διαθέτουν ελεύθερα το συνάλλαγμα εξωτερικού, από τη διαχείριση ή πώληση του πλοίου ή από ασφαλιστική αποζημίωση που μπορεί να απαιτηθεί εξ αιτίας ατυχήματος ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία, ή από δάνειο με υποθήκη του πλοίου και δεν είναι υποχρεωμένοι να εισάγουν στην Ελλάδα τα ποσά του ξένου συναλλάγματος που εισπράττονται κατ' αυτό τον τρόπο, εκτός αν το πλοίο αποκτήθηκε ολικά ή μερικά με κρατικό συνάλλαγμα ή με δραχμές. Στην τελευταία αυτή περίπτωση οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι στην εισαγωγή του αντίστοιχου συναλλάγματος, είτε λόγω εκποιήσεως ή καταστροφής (ασφαλιστική αποζημίωση), είτε λόγω αλλαγής της σημαίας του πλοίου.

Τα ίδια δικαιώματα έχουν και οι ενυπόθηκοι δανειστές σε ξένο συνάλλαγμα, η δε Τράπεζα της Ελλάδος είναι υποχρεωμένη να επιτρέπει την εξαγωγή στην αλλοδαπή κάθε ποσού συναλλάγματος το οποίο θα οφείλεται σ' αυτούς με την ιδιότητά τους σαν ενυποθήκων δανειστών του πλοίου ή θα περιέρχεται σ αυτούς από οποιαδήποτε αιτία με την ιδιότητά τους των ενυπόθηκων δανειστών.

Εξαίρεση ισχύει στην περίπτωση που το πλοίο έχει αποκτηθεί από τη χορήγηση δανείου σε δραχμές.

6.- Η διαχείριση και διάθεση όλων γενικά των εσόδων και των κερδών του πλοίου διενεργείται ελεύθερα και δεν υπόκειται σε κανένα περιορισμό από τους Ελληνικούς Νόμους.

7.- Η ασφάλιση του πλοίου θα ενεργείται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη, ακόμη και όταν το πλοίο είναι επιτεταγμένο από την Ελληνική Κυβέρνηση, όπως επίσης και αν οριζόταν διαφορετικά με μεταγενέστερο Νόμο. Ειδικότερα η ασφάλιση του πλοίου κατά κινδύνων πολέμου σε περίπτωση πολέμου όπου είναι αναμεμιγμένο το Βορειοατλαντικό Σύμφωνο εφόσον το πλοίο εμπίπτει στην ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται για περίπτωση πολέμου και ανεξάρτητα από κάθε συμπληρωματική ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου, που θα μπορεί να ενεργείται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη και κατά την κρίση του, στην ελεύθερη ασφαλιστική αγορά, θα ενεργείται στα πλαίσια του Βορειοατλαντικού Συμφώνου.

Η ασφάλιση αυτή στα πλαίσια του Βορειοατλαντικού Συμφώνου θα ενεργείται αποκλειστικά από την Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.» με έδρα τον Πειραιά.

Σ' αυτή την περίπτωση θα ισχύουν αμετάβλητα για το πλοίο αυτό οι όροι της από 1.9.76 Συμβάσεως μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας που αναφέρεται πιο πάνω. Ταυτόχρονα όμως θα διατηρούν την ισχύ τους για την ίδια εταιρεία οι διατάξεις των Νόμων 551/1970 «Περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών», του Ν.Δ. 400/1970 «Περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως και του Ν. Διατάγματος 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Ν.Δ. 4237/1962, εκτός από τις διατάξεις τους που αναφέρονται στο φόρο εισοδήματος και αφού ληφθεί υπόψη ότι η πιστή τήρηση της πιο πάνω Συμβάσεως και η λειτουργία της πιο πάνω Ελληνικής Ασφαλιστικής Εταιρείας, κάτω από ένα καθορισμένο νομοθετικό καθεστώς, αφορά το συμφέρον του πλοίου.

8.- Δεν επιτρέπεται η κατάσχεση του πλοίου για οποιοδήποτε λόγο και αιτία από το Ελληνικό Δημόσιο ή από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, εκτός από την περίπτωση οφειλών των πλοιοκτητών που προέρχονται από το ίδιο το πλοίο.

9. Α. Επιτρέπεται η ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών που δεν έχουν τα νόμιμα προσόντα, ή και αλλοδαπών, σε όλες τις κατηγορίες και ειδικότητες πληρώματος εκτός από τον αλλοδαπό ραδιοτηλεγραφητή ή τον μη προσοντούχο ημεδαπό που πρέπει να εγκριθεί οπωσδήποτε από την Αρχή, εφόσον η Λιμενική ή Προξενική Αρχή, όπου αυτή υπάρχει, διαπιστώσει ότι συντρέχουν οι εξής περιπτώσεις:

(α) Είναι δύσκολη η γρήγορη εξεύρεση κατάλληλων και ικανών Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι να έχουν τα προσόντα που προβλέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις.

(β) Οι Έλληνες ναυτικοί που έχουν τα προσόντα και προσφέρονται για εργασία ζητούν όρους διαφορετικούς από αυτούς που καθορίζονται από τις Ελληνικές διατάξεις που ισχύουν ιδιαίτερα σε σχέση με το μισθολόγιο. Οπωσδήποτε όμως ο πλοίαρχος δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι αλλοδαπός.

Β. Οι Έλληνες ή αλλοδαποί ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν αντικανονικά κατά την προηγούμενη παράγραφο πρέπει να αντικατασταθούν υποχρεωτικά από Έλληνες που έχουν τα προσόντα:

(α) Κατά πρώτο κατάπλου του πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι, με εξαίρεση την έκτακτη προσέγγιση του πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι, λόγω ανώτερης βίας, στην οποία δεν περιλαμβάνεται ο εφοδιασμός του πλοίου με καύσιμα.

(β) Κατά τον πρώτο κατάπλου του πλοίου, μετά τη συμπλήρωση τετράμηνης υπηρεσίας, σε κάποιο λιμάνι της Μεσογείου, στην οποία περιλαμβάνονται και το λιμάνι του Σουέζ μέχρι και την Καζαμπλάνκα, της Μαύρης Θάλασσας, της Δυτικής Ευρώπης μέχρι και της Διώρυγας του Κιέλου, των Σκανδιναυϊκών Χωρών, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ιρλανδίας και της Ισλανδίας.

(γ) Μόλις συμπληρώσουν δωδεκάμηνη υπηρεσία ανεξάρτητα από το λιμάνι κατάπλου του πλοίου.

Σε περίπτωση κατά την οποία περάσουν οι πιο πάνω προθεσμίες και η Αρχή διαπιστώσει ότι εξακολουθούν να υπάρχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου Α΄, η διατήρηση όσων ναυτολογήθηκαν αντικανονικά, παρατείνεται με έγκρισή της. Στην περίπτωση του εδαφίου (β), αυτή η παράταση είναι για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο του τετραμήνου, ενώ στην περίπτωση του εδαφίου (γ) για χρονικό διάστημα έξη μηνών και μέχρι δύο το πολύ εξάμηνα. Και στις δύο πιο πάνω περιπτώσεις η παράταση θα διαρκεί μέχρι του επανάπλου του πλοίου στην Ελλάδα, εάν αυτός πραγματοποιηθεί νωρίτερα από τις προθεσμίες που καθορίζονται πιο πάνω. Οποιαδήποτε έγκριση της Αρχής κατά την προηγούμενη και αυτή την παράγραφο, γράφεται και στο ναυτολόγιο του πλοίου.

Γ. Στους ημεδαπούς που είναι ναυτολογημένοι αντικανονικά, καταβάλλεται ο μισθός που προβλέπεται από την

αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση, για τη θέση στην οποία είναι ναυτολογημένοι. Η απόλυση όσων έχουν ναυτολογηθεί αντικανονικά, λόγω αντικαταστάσεώς τους με προσοντούχους Έλληνες ναυτικούς, δεν αποτελεί καταγγελία της συμβάσεως από τον πλοίαρχο, οι δε ναυτικοί που απολύονται για το λόγο αυτό δικαιούνται μόνο τα έξοδα παλιννοστήσεως.

Δ. 1 Ο καταβαλλόμενος στους κατά τον παρόντα όρο 9 ναυτολογούμενους αλλοδαπούς μισθός και λοιπές αποδοχές είναι αντίστοιχες της θέσεως και ειδικότητος για την οποία ναυτολογούνται ή είχαν ναυτολογηθεί, άσχετα από τα τυχόν ατομικά τους προσόντα, και καθορίζονται κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης Ελληνικών νόμων ή Συλλογικών Συμβάσεων, από τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας του τόπου προέλευσης του ναυτικού ή από αντίστοιχες διατάξεις της χώρας αυτής, ή από Σύμβαση της επιλογής του ναυτικού ή από συμφωνίες που συνάπτονται ή είχαν συναφθεί ή θα συναφθούν από οποιαδήποτε ελληνική επαγγελματική οργάνωση πλοιοκτητών, ή μεμονωμένων πλοιοκτητών, ή διαχειριστών επιχειρήσεων πλοιοκτητών, και της συνδικαλιστικής οργάνωσης του αλλοδαπού ναυτικού, ή της Δημόσιας Αρχής της χώρας του. Το αυτό ισχύει για την ατομική σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ του αλλοδαπού ναυτικού και του πλοιοκτήτου ή του πλοιάρχου ή του διαχειριστού ή του εκπροσώπου ή του πράκτορα του πλοίου. Ο μισθός και οι αποδοχές δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές που κάθε φορά ισχύουν στη χώρα προελεύσεως του αλλοδαπού ναυτικού. Για αλλοδαπούς που έχουν ήδη ναυτολογηθεί στο πλοίο, η ισχύς αυτής της παραγράφου αρχίζει από τη νηολόγησή του υπό Ελληνική σημαία ή της χορήγησης σ' αυτό προσωρινών ναυτιλιακών εγγράφων.

2. Κάθε έλλειψη όρου για την αμοιβή και εργασία του αλλοδαπού ναυτικού συμπληρώνεται από τη νομοθεσία της χώρας προέλευσής του.

Οι αλλοδαποί ναυτικοί δεν βαρύνονται με εισφορές για το Ν.Α.Τ. και άλλα Ελληνικά Ασφαλιστικά Ταμεία και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά.

Ε.1. Οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν στο Ν.Α.Τ. με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Ελληνική Συλλογική Σύμβαση τη δική τους τακτική εισφορά, καθώς επίσης και την τακτική εισφορά των ναυτικών για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως πληρώματος του πλοίου, περιλαμβανομένων και των ναυτολογημένων αλλοδαπών ναυτικών. Για τους Έλληνες ναυτικούς, πέραν από την οργανική σύνθεση, καταβάλλονται εισφορές από τον πλοιοκτήτη, για όσο χρόνο αυτοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο, ενώ καταργούνται οι οικονομικές κυρώσεις για ελλιπή σύνθεση πληρώματος. Οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται εις καταβολήν εισφορών για οικογενειακά επιδόματα και εισφορών για επιδόματα επικουρικής ασφαλίσεως μόνον δια τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν επί του πλοίου.

2. Επιτρέπεται η ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών πέραν από την οργανική σύνθεση του πληρώματος του πλοίου, χωρίς υποχρέωση καταβολής από αυτούς ή τους πλοιοκτήτες εισφορών προς το Ν.Α.Τ. και τα Ασφαλιστικά Ιδρύματα Εμπορικού Ναυτικού.

ΣΤ Αν το πλοίο βρίσκεται σε αργία ή παροπλισμό, οι εισφορές προς το ΝΑΤ υπολογίζονται μόνο επί του ναυτολογημένου πληρώματος για όσο χρόνο διαρκεί η σύμβαση ναυτολόγησης κάθε ναυτικού.

Σε αργία ή παροπλισμό θεωρείται ότι βρίσκεται το πλοίο μόνο για τον υπολογισμό εισφορών προς το ΝΑΤ, αν διέκοψε τους πλόες του και παραμένει σε μόνιμο αγκυροβόλιο, σε λιμάνια ημεδαπής ή αλλοδαπής περισσότερο από δύο (2) μήνες.

Μετά τη συμπλήρωση των δύο μηνών ακινησίας του, το πλοίο θεωρείται σε αργία αφότου τέθηκε σε ακινησία. Μετακινήσεις με εντολή ή με άδεια της Λιμενικής Αρχής σε άλλο αγκυροβόλιο δεν διακόπτουν την ακινησία.

Ζ. Για τα υπόλοιπα θέματα εφαρμόζονται οι διατάξεις περί συνθέσεως πληρωμάτων των Ελληνικών εμπορικών πλοίων που ισχύουν κάθε φορά, εφόσον αυτές δεν έρχονται σε αντίθεση και με κάποιον άλλο όρο αυτής της εγκριτικής πράξεως.

10. Οι αποδείξεις εισπράξεων των εισφορών πλοιοκτητών και πληρωμάτων υπέρ του Ν.Α.Τ. και των Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού απαλλάσσονται από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου.

11. Όσον αφορά τη φορολογία του πλοίου θα εφαρμόζονται οι διατάξεις περί φορολογίας πλοίων που ισχύουν κάθε φορά.

12.Οι πλοιοκτήτες ή σε περίπτωση που το πλοίο ανήκει σε ημεδαπή ή αλλοδαπή εταιρεία οποιουδήποτε τύπου, οι μέτοχοι και οι εταίροι αυτής, απαλλάσσονται από κάθε είδους φόρο για το εισόδημα που προέρχεται από τα κέρδη της εκμετάλλευσης του πλοίου.

Οι πιο πάνω απαλλάσσονται ακόμα από κάθε είδους φόρο για το εισόδημα από μερίσματα που προέρχονται από τους ιδρυτικούς τίτλους ή από μετοχές της πλοιοκτήτριας εταιρείας των οποίων είναι κομιστές ή για τις οποίες έχουν εγγραφεί, είτε από οποιοδήποτε αντίστοιχο φόρο ο οποίος θα μπορούσε στο μέλλον να επιβληθεί.

Οι υποχρεώσεις των παραπάνω ατόμων καλύπτονται από το φόρο που προβλέπεται για το πλοίο από τον προηγούμενο όρο. Ο φόρος αυτός καλύπτει ακόμα και την υπεραξία που είναι δυνατόν να προκύψει από την πώληση του πλοίου ή την ασφαλιστική αποζημίωση και η οποία μοιράζεται είτε σαν μέρισμα είτε σαν υπεραξία της μετοχής κατά τη διάλυση της εταιρείας, ή την υπεραξία που είναι δυνατό να προέλθει από την πώληση των μετοχών των πλοιοκτητών.

Οι διανομές κερδών σε χρήμα ή σε είδος των συνιδιοκτητών του πλοίου, σε περίπτωση συμπλοιοκτησίας, δεν υπόκεινται σε τέλος χαρτοσήμου. Η υποχρέωση αυτή καλύπτεται επίσης από το φόρο του προηγούμενου όρου 11.

Επίσης απαλλάσσεται από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου κάθε είδους λογοδοσία του διαχειριστού της συμπλοιοκτησίας προς αυτή.

13. Σε περίπτωση εκποιήσεως ολοκλήρου ή ιδανικού μεριδίου του πλοίου σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα κατά τη διάρκεια της παραμονής του κάτω από Ελληνική σημαία, δεν επιβάλλονται οι σύμφωνα με το νόμο φόροι μεταβιβάσεως και τα τέλη χαρτοσήμου.

Σε περίπτωση εισφοράς του πλοίου σε ναυτιλιακές εταιρείες, θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του Ν. 2246/52 περί απαλλαγής του πλοίου από οποιοδήποτε φόρο και τέλος, που διατηρήθηκαν σε ισχύ με το Ν. Δ. 3415/55(άρθρο 4 παρ. 2).

Σε περίπτωση κληρονομιάς που αφορά το πλοίο και αν αυτό διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων κ.λ.π.», θα έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της περ. γ΄ της παραγρ. Ι του άρθρου 29 αυτού του Νόμου.

14. Οι διατάξεις του άρθρου 5 του Ν.Δ. 4419/1964 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων του Ν. 1880/1951 «περί φορολογίας των πλοίων» εφαρμόζονται και για το πλοίο στο οποίο αναφέρεται αυτή η εγκριτική πράξη.

Η πράξη θεωρήσεως, από την Ελληνική Προξενική Αρχή, που προβλέπεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παραγρ. 2 του Ν.Δ. 187/29.9.73 περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, για τον τίτλο μεταβιβάσεως της κυριότητας πλοίου που αγοράζεται στην αλλοδαπή, δεν είναι απαραίτητη για το πλοίο στο οποίο αναφέρεται αυτή η εγκριτική πράξη.

15. Την ευθύνη καταβολής προς το ΙΚΑ των νόμιμων εισφορών για μισθωτούς που προσλαμβάνονται από τον εργολήπτη ή το εργοστάσιο το οποίο αναλαμβάνει επισκευές του πλοίου, φέρει ο εργολήπτης ή το εργοστάσιο αντίστοιχα, ενώ ο πλοιοκτήτης δεν έχει καμία ευθύνη απέναντι στο ΙΚΑ για τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων του εργολήπτη ή του εργοστασίου.

16. Η ναυτιλιακή εταιρεία που έχει συσταθεί ή ενδέχεται να συσταθεί για πλοίο οποιουδήποτε τύπου, επιτρέπεται να εκφράζει τα κεφάλαιά της σε λίρες Αγγλίας ή δολάρια ΗΠΑ, όπως επίσης και να τηρεί τα λογιστικά της βιβλία και να συντάσσει τους ισολογισμούς της στα ίδια ξένα νομίσματα. Οι μετοχές Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας που έχει συσταθεί ή πρόκειται να ιδρυθεί για το πλοίο πρέπει να είναι αποκλειστικά και μόνο ανώνυμες. Η ευχέρεια αυτή διατηρείται και στην περίπτωση εκείνη που θα επιβαλλόταν στο μέλλον με νόμο, η μετατροπή των πιο πάνω μετοχών των Ανωνύμων Εταιρειών σε ονομαστικές. Οι τίτλοι των μετοχών της Ανώνυμης Εταιρείας που έχει συσταθεί ή πρόκειται να συσταθεί για το πλοίο, επιτρέπεται να εξάγονται ελεύθερα στην αλλοδαπή προς πώληση ή για οποιαδήποτε άλλη αιτία, όπως επίσης και να εισάγονται από εκεί στην ημεδαπή.

17. Σε αντίθεση προς τις διατάξεις που ισχύουν σήμερα, ή προς τους νόμους που πρόκειται στο μέλλον να ισχύσουν, για την ανώνυμη εταιρεία στην οποία θα περιέλθει η κυριότητα και εκμετάλλευση αυτού του πλοίου, εφαρμόζονται τα ακόλουθα, εάν γι' αυτά υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη στο Καταστατικό της Εταιρείας.

Α΄. Το Κεφάλαιο της εταιρείας, χωρίς να υπόκειται κατά το χρόνο της καταβολής του σε οποιαδήποτε δέσμευση και ενώ μπορεί ελεύθερα να εξαχθεί, μπορεί να καταβληθεί και στην αλλοδαπή σε κάποια αναγνωρισμένη Τράπεζα, στο όνομα της εταιρείας.

Β΄. Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου ή μερίδιο επί του πλοίου σαν εταιρική εισφορά σε είδος πρέπει να συντελείται σε 15 μέρες το πολύ από την υποβολή της σχετική αιτήσεως.

Γ΄. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων συνεδριάζει έγκαιρα και αποφασίζει για οποιοδήποτε θέμα της αρμοδιότητάς της, χωρίς να τηρηθούν οι διατυπώσεις που απαιτούνται για τη σύγκληση Γενικών Συνελεύσεων των διαφόρων εταιρειών, όπως πρόσκληση, δημοσίευση της προσκλήσεως, τοιχοκόλληση, κ.λ.π., εφόσον παρευρίσκονται ή αντιπροσωπεύονται σ' αυτή όλοι οι μέτοχοι και δεν προβάλλουν αντίρρηση. Τέτοιου είδους (καθολικές) συνελεύσεις είναι δυνατό να συνέρχονται στην έδρα της εταιρείας, είτε οπουδήποτε αλλού, στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή.

Αντίγραφο του πρακτικού αυτής της καθολικής συνελεύσεως που έχει υπογραφεί από όλους τους μετόχους κατατίθεται μέσα σε 10 μέρες σε Συμβολαιογράφο ή Έλληνα Πρόξενο στην αλλοδαπή για να αποκτήσει βέβαιη χρονολογία και υποβάλλεται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας αφού κυρωθεί από το Συμβολαιογράφο ή τον Πρόξενο αντίγραφο αυτού που έχει κατατεθεί.

Δ΄. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας μπορεί να συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας ή οπουδήποτε αλλού στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή, εάν παρευρίσκονται ή αντιπροσωπεύονται όλοι οι σύμβουλοι και δεν προβάλλουν αντίρρηση, συνέρχεται δε τουλάχιστο μια φορά κάθε ημερολογιακό εξάμηνο.

Ε΄. Οι εγγραφές των πράξεων της εταιρείας που γίνονται στην αλλοδαπή επιτρέπεται να γίνονται στα λογιστικά βιβλία ύστερα από λεπτομερείς λογαριασμούς της διαχειρίσεως, που στέλνονται τουλάχιστο κάθε έξη μήνες και συνοδεύονται από τα δικαιολογητικά έγγραφα.

Δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα, που αφορούν πράξεις που έγιναν από την εταιρεία στην αλλοδαπή και εισέρχονται στην Ελλάδα, δεν υπόκεινται σε τέλος χαρτοσήμου.

ΣΤ΄. Ο ισολογισμός κατατίθεται, μέσα σε 20 μέρες από την έγκρισή του από τη Γενική Συνέλευση στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και στο Ν.Ε.Ε., από τα οποία οποιοσδήποτε μπορεί να λάβει γνώση ή και να πάρει αντίγραφο.

Ζ΄. Τα κέρδη της εταιρείας, επιτρέπεται, ύστερα από ομόφωνη απόφαση καθολικής Γενικής Συνελεύσεως, να διανέμονται ελεύθερα, χωρίς να ισχύει κανένας περιορισμός όσον αφορά τη διανομή υποχρεωτικού μερίσματος και το σχηματισμό αποθεματικών.

Η΄. Μετά τη διάλυση και την εκκαθάριση της εταιρείας το καθαρό προϊόν της εκκαθαρίσεως που απομένει μετά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της εταιρείας προς τρίτους, διανέμεται κατ' αναλογία μεταξύ των μετόχων στο νόμισα που πραγματοποιήθηκε και τον τόπο που κατατέθηκε η εταιρική εισφορά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 και αυτής της εγκριτικής πράξεως.

Θ΄. Απαλλάσσονται από το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων ή από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου ή από τέλος ή από εισφορά υπέρ Νομικών Προσώπων ή τρίτων, τα συμβόλαια που συστήθηκε η εταιρεία, οι αποφάσεις με τις οποίες αυξήθηκε το κεφάλαιό της, οι τίτλοι των μετοχών, καθώς επίσης και οι εξοφλήσεις των μερισμάτων και της επιστροφής κεφαλαίου.

Ι΄. Η Ανώνυμη εταιρεία που συνιστάται σύμφωνα με τα παραπάνω, πρέπει ν' αναφέρει υποχρεωτικά στην επωνυμία της τη φράση «ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ».

Η εισαγωγή των μετοχών μιας τέτοιας εταιρείας στο χρηματιστήριο απαγορεύεται.

ΙΑ΄. Ανώνυμη εταιρεία που συνιστάται σύμφωνα με τα παραπάνω, επιτρέπεται να αποκτά , όχι μόνο το πλοίο στο οποίο αναφέρεται αυτή η εγκριτική πράξη, αλλά και οποιοδήποτε άλλο πλοίο διέπεται από εγκριτική πράξη που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53.

ΙΒ΄. Ο όρος αυτός δεν έχει εφαρμογή αν η εταιρεία ασκεί και άλλες εργασίες, εκτός από την εκμετάλλευση πλοίων.

18. Το πλοίο επιτρέπεται να επιβαρύνεται και με προτιμώμενες υποθήκες (PREFERRED MORTCAGES), σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 3899/58, υπέρ οποιουδήποτε ημεδαπού φυσικού ή νομικού προσώπου, (εταιρείας ή Τράπεζας) ή αλλοδαπού, που θα έχει «την εθνικότητα ενός από τα κράτη που αναφέρονται στον όρο 4 παραγρ. β» αυτού του όρου.

19. Σε περίπτωση προτιμώμενης υποθήκης, όλα τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη που πηγάζουν από το Ν.Δ. 2687/53, όπως αυτό ερμηνεύθηκε αυθεντικά με το Ν.Δ. 2928/54 και από αυτή την εγκριτική πράξη, μπορούν να εκχωρηθούν σε οποιοδήποτε ενυπόθηκο δανειστή που έχει την ιθαγένεια ενός από τα κράτη που κατονομάζονται στον όρο 4. παρ. α΄. ενώ εφαρμόζεται ανάλογα και η παραγρ. β του όρου αυτού. Αυτό δε γίνεται για περισσότερη ασφάλεια των δανείων ή πιστώσεων, ή άλλων υποχρεώσεων των ασφαλισμένων με την προτιμώμενη υποθήκη και με την προϋπόθεση ότι η εκχώρηση αυτή δεν θα απαλλάσσει τους πλοιοκτήτες από οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από αυτή την απόφαση, ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο από την Ελληνική νομοθεσία, ούτε θα έχει σαν αποτέλεσμα την επιβολή αντίστοιχων τέτοιων υποχρεώσεων στους πιο πάνω ενυπόθηκους δανειστές.

20. Α΄ Εφόσον έχουν συναφθεί ή πρόκειται να συναφθούν δάνεια στην Ελλάδα από Οργανισμούς ή Τράπεζες για το πλοίο, με υποθήκη αυτού:

(α) Απαγορεύεται η πώληση του πλοίου σε αλλοδαπούς, μέχρι του χρόνου που έχει αρχικά προβλεφθεί για την εξόφληση του δανείου, έστω και αν αυτό εξοφληθεί τελείως σε προγενέστερο χρόνο.

(β) Η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος εξωτερικού από πώληση του πλοίου ή από ασφαλιστική αποζημίωση σύμφωνα με τον όρο 5, θα επιτρέπεται μόνο αφού εξοφληθεί ολόκληρο το δάνειο.

(γ) Η καταβολή της αποζημιώσεως, σε περίπτωση επιτάξεως του πλοίο, σε συνάλλαγμα Ν. Υόρκης ή Λονδίνου, σύμφωνα με τον όρο 24 θα γίνεται με την προϋπόθεση ότι θα έχει εξοφληθεί προηγουμένως ολόκληρο το δάνειο, αλλιώς, μέρος αυτής θα μπορεί να καταβληθεί σε δραχμές στην Ελλάδα, σε αντιστοιχία με το μέρος του δανείου που δεν θα έχει ακόμα εξοφληθεί.

(δ) Οι κάθε είδους φορολογικές απαλλαγές , οικονομικές και άλλες διευκολύνσεις, που παρέχονται μ' αυτή την εγκριτική πράξη, θα εφαρμόζονται ανάλογα και θα περιορίζονται σε αντιστοιχία του μέρους του δανείου που δεν έχει εξοφληθεί, με την προϋπόθεση ότι η εξόφληση του δανείου θα γίνεται με εισαγωγή ελεύθερου συναλλάγματος εξωτερικού. Σε αντίθετη περίπτωση οι διευκολύνσεις αυτές θα εφαρμόζονται μόνιμα κατά το ποσοστό της αξίας του πλοίου που καλύπτεται από κεφάλαια εξωτερικού.

Ο περιορισμός που αναφέρεται πιο πάνω, έχει εφαρμογή μόνο στην περίπτωση κατά την οποία το δάνειο που δόθηκε ή που πρόκειται να δοθεί , υπερβαίνει ή θα υπερβεί το ένα τρίτο (1/3) της αξίας του πλοίου, και

(ε) Η παράγραφος Ι του άρθρου 22 έχει την έννοια ότι πλεονεκτήματα που δίνονται μεταγενέστερα σε πλοία που εισάγονται εξ ολοκλήρου σαν κεφάλαια εξωτερικού, δεν θα μπορούν να επεκταθούν με βάση το άρθρο 10 παρ. 2 του Ν. Δ. 2687/53 και στα θέματα τα οποία ρυθμίζει αυτός ο όρος, παρά μόνο κατ' αναλογία που αντιστοιχεί στο κεφάλαιο εξωτερικού που έχει διατεθεί.

Β΄. Διευκρινίζεται στο σημείο αυτό ότι αυτός ο όρος δεν θίγει, περιορίζει, αναστέλλει ή μεταβάλλει με οποιοδήποτε τρόπο, τα δικαιώματα των προηγουμένων προτιμώμενων ενυπόθηκων δανειστών αυτού του πλοίου.

21. Οποιεσδήποτε διαφορές ανακύπτουν από την εφαρμογή αυτής της εγκριτικής πράξεως ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και στο Ελληνικό Δημόσιο ή ανάμεσα σε κάποιο από τους ενυπόθηκους δανειστές και το Ελληνικό Δημόσιο, εκτός από την περίπτωση που προβλέπεται στην τελευταία παράγραφο αυτού του όρου (21), πρέπει να επιλύονται με τη μέθοδο της διαιτησίας η οποία θα γίνεται ενώπιον δύο (2) διαιτητών έμπειρων και με ειδίκευση στα ναυτιλιακά θέματα. Από αυτούς, ο ένας πρέπει να ορίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο και ο άλλος από τους πλοιοκτήτες ή τους ενυπόθηκους δανειστές αντίστοιχα, εφόσον η διαφορά που πρόκειται να κριθεί αφορά αυτούς. Σε περίπτωση κατά την οποία το ένα από τα μέρη που συμβάλλονται, αφού προσκληθεί από αυτόν που επισπεύδει τη διενέργεια της διαιτησίας, αργήσει περισσότερο από τριάντα μέρες να προβεί στο διορισμό διαιτητού, ο διαιτητής διορίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, μετά από αίτηση αυτού που επισπεύδει.

Σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών ορίζεται από αυτούς επιδιαιτητής και σε διαφωνία των διαιτητών όσον αφορά τον επιδιαιτητή που πρέπει να διοριστεί, αυτός διορίζεται με αίτηση οποιουδήποτε από τα ενδιαφερόμενα μέρη από τον Άρειο Πάγο από τα μέλη του δικαστηρίου αυτού. Το ίδιο εφαρμόζεται και σε κάθε περίπτωση κατά την οποία ενδέχεται να μην εξευρίσκεται κατάλληλος διαιτητής.

Η απόφαση της διαιτησίας είναι τελεσίδικη, αμετάκλητη και εκτελεστή, χωρίς να υπόκειται σε κανένα τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο, ούτε σε οποιαδήποτε προσφυγή ή αίτηση ακυρώσεως ενώπιον των τακτικών ή των διοικητικών δικαστηρίων, εκτελείται δε χωρίς να είναι απαραίτητο να περιβληθεί με τον τύπο της εκτελέσεως.

Δεν επιτρέπεται καμία αναστολή ή αναβολή εκτελέσεως της διαιτητικής αποφάσεως, ή της λοιπής διαδικασίας.

Παρά τις διατάξεις των προηγουμένων παραγράφων αυτού του όρου 21 καμία διαφορά που υπόκειται σε διαιτησία δυνάμει των παραγράφων που αναφέρονται πιο πάνω, δεν θα εισάγεται προς διαιτησία, ούτε θα διορίζεται

διαιτητής για την ίδια διαφορά, χωρίς τη γραπτή συναίνεση του ενυπόθηκου δανειστή για το σκοπό αυτό και αν ακόμη θεωρηθεί ότι αυτός δεν έχει έννομο συμφέρον.

22. Εάν σε κάποιο άλλο πλοίο της ίδιας κατηγορίας, που πρόκειται να νηολογηθεί στην Ελληνική σημαία με βάση το Ν.Δ. 2687/53 παραχωρηθούν πιο ευνοϊκοί όροι από αυτούς που περιέχονται σ' αυτή την εγκριτική απόφαση, οι ίδιοι πιο ευνοϊκοί όροι θα επεκτείνονται και σ' αυτή την εγκριτική απόφαση μετά τη συμπλήρωσή της και θα ισχύουν και στο πλοίο αυτό.

Η επέκταση μπορεί να είναι ολική ή μερική κατά την απόλυτη κρίση των πλοιοκτητών, εφόσον οι ίδιοι το ζητήσουν και συναινούν οι ενυπόθηκοι δανειστές, εφόσον υπάρχουν, ή αν το ζητήσουν οι τελευταίοι κατά την απόλυτη κρίση τους.

Οι πλοιοκτήτες επιφυλάσσουν στους εαυτούς τους το δικαίωμα, να ζητήσουν με νεώτερη αίτησή τους, να καθοριστούν και άλλες απαλλαγές ή διευκολύνσεις, οι οποίες εφόσον γίνουν αποδεκτές, θα χορηγηθούν με τροποποίηση ή συμπλήρωση, ανάλογα με αυτή την πράξη. Καμιά συμπλήρωση ή τροποποίηση αυτής της πράξεως πάντως δεν είναι δυνατή, χωρίς την συγκατάθεση των ενυπόθηκων δανειστών, εάν τυχόν υπάρχουν τέτοιοι δανειστές.

23. Το πλοίο απαλλάσσεται από οποιαδήποτε επίταξη εκτός από τις περιπτώσεις πολέμου ή γενικής επιστρατεύσεως, κατά τις οποίες αναστέλλεται η ισχύς του όρου 4 αυτής της εγκριτικής πράξεως.

24. Η αποζημίωση που οφείλεται κατά την επίταξη του πλοίου, σύμφωνα με τον προηγούμενο όρο 23, προκαταβάλλεται στην αρχή κάθε μήνα σε συνάλλαγμα Νέας Υόρκης ή Λονδίνου με επιλογή των πλοιοκτητών.

Το ποσό της αποζημιώσεως καθορίζεται τουλάχιστον ίσο με τις αποζημιώσεις που καταβάλλονται από την Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής για την ίδια αιτία, ως προς τα πλοία όμοιου τύπου, ηλικίας, κατασκευής και χωρητικότητας που φέρουν Αμερικανική σημαία. Αν δεν υπάρχουν πλοία με Αμερικανική σημαία που έχουν επιταχθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, η αποζημίωση που καταβάλλεται κατά τον τρόπο που προαναφέρθηκε, δεν μπορεί πάντως να είναι κατώτερη από αυτή που καταβάλλεται από τη Βρετανική Κυβέρνηση σε πλοία με Βρετανική σημαία που έχουν επιταχθεί.

25. Αυτή η εγκριτική πράξη ισχύει και στην περίπτωση κατά την οποία η κυριότητα του πλοίου περιέλθει σε άλλο ημεδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή αλλοδαπό νομικό πρόσωπο που έχει την ιθαγένεια ενός από τα κράτη που κατονομάζονται στον όρο 4 και το οποίο καλύπτει, τουλάχιστο κατά πλειοψηφία, Ελληνικά συμφέροντα. Για την ενέργεια της μεταβολής στο νηολόγιο, η οποία αφορά τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στο οποίο αναφέρεται αυτή η εγκριτική πράξη, σε αλλοδαπό νομικό πρόσωπο που έχει την ιθαγένεια ενός από τα κράτη που κατονομάζονται στον όρο 4 αυτής της πράξεως, απαιτείται προηγουμένως ο διορισμός εκπροσώπου στην Ελλάδα, όπως ορίζεται στον όρο 4 αυτής της πράξεως, από αλλοδαπό νομικό πρόσωπο στο οποίο περιέρχεται η κυριότητα του πλοίου, όπως επίσης και η υποβολή στοιχείων ότι το αλλοδαπό αυτό νομικό πρόσωπο καλύπτει τουλάχιστο κατά πλειοψηφία Ελληνικά συμφέροντα.

Διευκρινίζεται εδώ, ότι αν το πλοίο βαρύνεται με υποθήκη, σε περίπτωση δικαιοπραξίας που αποσκοπεί στην εκποίησή του έχει εφαρμογή το άρθρο 202 του ΚΙΝΔ που κυρώθηκε με το Νόμο 3816/1958.

Σε περίπτωση όμως κατά την οποία, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, στο όνομα της οποίας εγκρίνεται μ' αυτή την πράξη, η νηολόγηση του πλοίου ή το παραπάνω αλλοδαπό νομικό πρόσωπο, στο οποίο ενδεχόμενα θα περιερχόταν μεταγενέστερα η κυριότητα του πλοίου, πάψει κατά τις πληροφορίες της Διοικήσεως και κατά την ελεύθερη κρίση της, να καλύπτει τουλάχιστο κατά πλειοψηφία Ελληνικά συμφέροντα ή θεωρηθεί ότι η παραμονή του πλοίου στην Ελληνική σημαία στο μέλλον δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη της εθνικής μας παραγωγής, αυτή η πράξη παύει να ισχύει και το πλοίο διαγράφεται αμέσως από το Ελληνικό νηολόγιο, εφόσον είναι ελεύθερο από υποθήκη. Σε αντίθετη περίπτωση αυτή η πράξη παύει να ισχύει και το πλοίο διαγράφεται από το Ελληνικό νηολόγιο, μόλις συμπληρωθεί εξάμηνη προθεσμία από την έκδοση της σχετικής διαταγής δια τη διαγραφή του πλοίου, από το Ελληνικό νηολόγιο. Η προθεσμία αυτή, σε περίπτωση που υπάρχει στην Ελλάδα αντίκλητος των μέχρι της ημέρας που εκδίδεται η διαταγή της διαγραφής ενυποθήκων δανειστών, αρχίζει από την έγγραφη ειδοποίησή του από την αρμόδια Ελληνική αρχή του λιμένος στον οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο.

Η διαγραφή του πλοίου με τον πιο πάνω τρόπο, δεν δημιουργεί καμία αξίωση ή απαίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας κατά του Ελληνικού Δημοσίου.

Σε περίπτωση που η κυριότητα του πλοίου θα περιερχόταν ύστερα από αναγκαστικό πλειστηριασμό σε ενυπόθηκο δανειστή του πλοίου αλλοδαπό φυσικό ή νομικό πρόσωπο σαν υπερθεματιστή, όταν αυτό δεν καλύπτει κατά πλειοψηφία Ελληνικά συμφέροντα, τότε με αίτησή του ο τελευταίος μπορεί να διατηρήσει την Ελληνική σημαία για 6 μήνες από τον πλειστηριασμό, με τους ακόλουθους όρους που βαρύνουν τον υπερθεματιστή:

α.- Ότι αυτός θα ικανοποιήσει όλες τις απαιτήσεις του Δημοσίου, των ασφαλιστικών Ταμείων Ε.Ν. που εισπράττονται δια του ναυτολογίου, καθώς επίσης και του Ο.Τ.Ε., οι οποίες έχουν καταστεί απαιτητές μέχρι την ημέρα του πλειστηριασμού και έχουν αποσβεστεί συνεπεία αυτού, χωρίς να έχουν ικανοποιηθεί για οποιοδήποτε λόγο από το εκπλειστηρίασμα.

β.- Ότι θα προκαταβάλλει το φόρο που αναλογεί στο εξάμηνο, κατά το Ν. 27/75 ή άλλο παρόμοιο νόμο που ισχύει.

γ.- Ότι θα προκαταβάλλει τις εισφορές που εισπράττονται από το ναυτολόγιο για το ίδιο εξάμηνο, υπέρ των Ασφαλιστικών Ταμείων Ε.Ν. Κατά τη διάρκεια της διατηρήσεως της Ελληνικής σημαίας από το πλοίο που πλειστηριάσθηκε για ένα εξάμηνο μετά τον πλειστηριασμό, σύμφωνα με την προθεσμία που αναφέρεται πιο πάνω, ο υπερθεματιστής και κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να το πωλήσει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν υπηκοότητα ή εθνικότητα ενός από τα Κράτη που κατονομάζονται στον όρο 4 αυτής της εγκριτικής πράξεως, διατηρώντας την Ελληνική σημαία του πλοίου μέχρις ότου παρέλθει το εξάμηνο.

Σε περίπτωση εκποιήσεως του σκάφους σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα άλλης υπηκοότητας ή εθνικότητας, το πλοίο διαγράφεται από το Ελληνικό νηολόγιο ταυτόχρονα με την εκποίηση αυτή.

Στο πιο πάνω πλοίο είναι δυνατή η εγγραφή υποθήκης κατά την διάρκεια του ίδιου εξαμήνου.

Σε περίπτωση πωλήσεως ή υποθηκεύσεως του πλοίου μέσα στο πιο πάνω εξάμηνο, ο νηολόγος του λιμένος νηολογήσεως ειδοποιεί χωρίς καθυστέρηση με συστημένο έγγραφο τους ενδιαφερομένους, αγοραστές ή ενυπόθηκους δανειστές για το ειδικό καθεστώς του πλοίου, δηλαδή για τη διαγραφή του πλοίου από το Ελληνικό Νηολόγιο, μετά την εκπνοή αυτού του χρόνου. Επίσης η διαγραφή του πλοίου σύμφωνα με τα προηγούμενα δεν δημιουργεί καμία αξίωση ή απαίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας κατά του Ελληνικού Δημοσίου.

26. Κατά την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής που έχουν διάρκεια μεγαλύτερη από 24 ώρες επιτρέπεται, μετά από άδεια του Υ.Ε.Ν., η διεξαγωγή στο πλοίο τυχερών παιχνιδιών. Τα είδη των παιχνιδιών, οι όροι και οι προϋποθέσεις διεξαγωγής τους, θα αναγράφονται στην άδεια αυτή. Απαγορεύεται να συμμετέχουν στα παιχνίδια αυτά Έλληνες υπήκοοι και μέλη του πληρώματος του πλοίου. Η άδεια αυτή μπορεί να ανακαλείται και να τροποποιείται οποιαδήποτε στιγμή.

27. Κατά την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής διάρκειας μεγαλύτερης από 24 ώρες επιτρέπεται η διενέργεια σκοποβολής, μετά από άδεια του ΥΕΝ, η διάρκεια της οποίας θα είναι ετήσια και οι όροι και οι προϋποθέσεις διεξαγωγής της θα αναγράφονται στην άδεια αυτή.

28. Για το πλοίο της παρούσης απόφασης ισχύουν οι απαλλαγές του άρθρου 27 του Ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248 Α΄/00).

Η ισχύς αυτής της εγκριτικής απόφασης, που θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως που θα κοινοποιηθεί για εκτέλεση, αρχίζει από της νηολογήσεως του πλοίου υπό Ελληνική σημαία ή της χορηγήσεως σε αυτό Προσωρινών Ναυτιλιακών Εγγράφων.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 1 Ιουλίου 2002

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ - ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ